

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 86 (2008)

Artikel: Louis Favre (1826-1879) : Erbauer des Gotthardtunnels
Autor: Wägli, Hans G.
Kapitel: Erfahrungen als Unternehmer
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095693>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

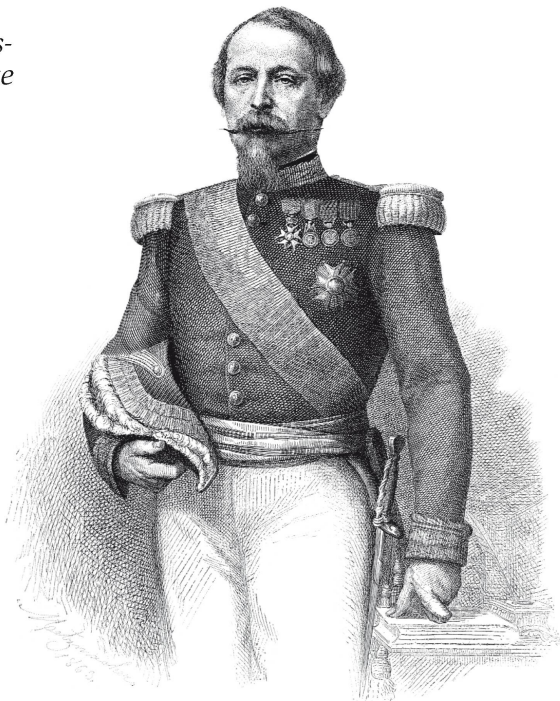
Erfahrungen als Unternehmer

Mit zuverlässiger Arbeit suchte der Jungunternehmer das in ihn gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen. Mit den Aufgaben wuchsen Unternehmen und Erfahrung. Und mit dem Können auch das Vermögen. Schritt um Schritt erschloss sich der gelernte Zimmermann die Geheimnisse des Eisenbahnbaus. Erdbau, Tiefbau, Ingenieurbau, Hochbau. Stufe um Stufe erklimm er.

Politische Turbulenzen ...

Nicht, dass alles wie am Schnürchen gelaufen wäre: Beim Bahnbau gab es Kreditüberschreitungen und in deren Folge entsprechende Finanzierungsprobleme. Darüber hinaus waren politische Wirren und Turbulenzen zu meistern. 1848 wurde Frankreich arg durchgeschüttelt. Die bürgerliche Februar-Revolution bedrängte das Königreich. Kurz darauf dankte König Louis Philippe von Orléans ab und floh

Am 10. Dezember 1848 wählten die Franzosen Charles-Louis-Napoléon Bonaparte (1808–1873) zum Staatspräsidenten.



ins Exil nach England. Es brodelte weiter. Ein erneuter Aufstand im Juni wurde unterdrückt. Erst im November wurde die Zweite Republik verkündet, und am 10. Dezember wählten die Franzosen Charles-Louis-Napoléon Bonaparte zum Staatspräsidenten. Langsam kehrte wieder Ruhe ein. Dass sich der neugewählte Staatspräsident vier Jahre später zum Kaiser Napoléon III. erhob, ist eine andere Geschichte.

... und berufliche Probleme

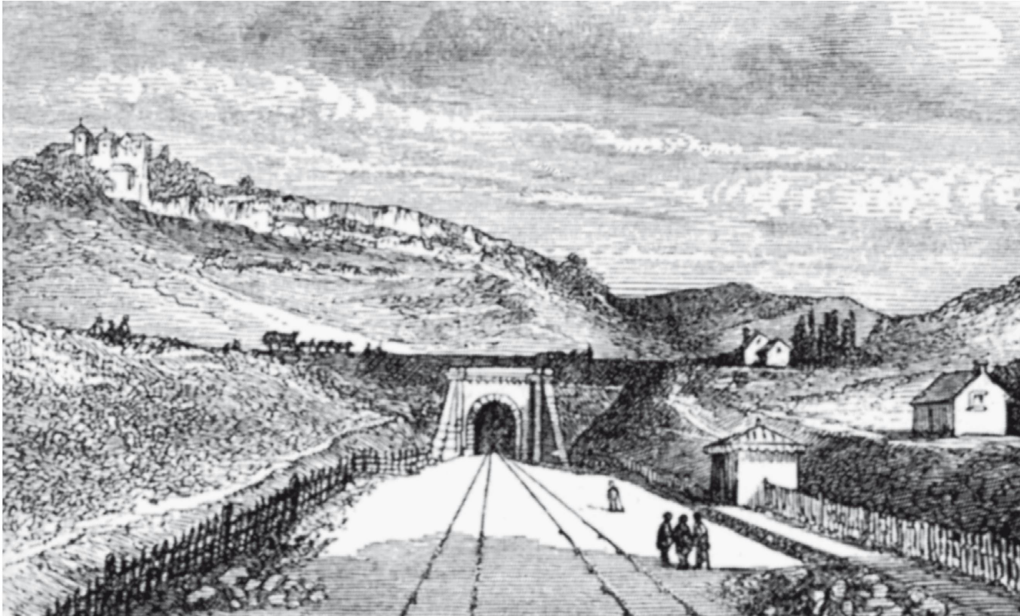
Beruflich hatte Favre in dieser bewegten Zeit wohl erstmals ernsthaft zu kämpfen. Renaud schrieb später, Favres erstes Unternehmen habe mit einem Fiasko und rund 60 000 Francs Defizit geendet.

Quelle des wirtschaftlichen Misserfolgs kann kaum ein Auftragschwund wegen mangelhaft ausgeführter Arbeit gewesen sein; das Baugewerbe bekommt Unruhen und Wirtschaftsflauten bis heute direkt zu spüren. Und davor war auch der Jungunternehmer Favre nicht gefeit. Im Gegenteil, es ist nicht auszuschliessen, dass die vom Unternehmer angestrebte Qualität der Arbeit diesen im unsicheren Umfeld noch zusätzlich um Verdienst und Vermögen gebracht hat. Wie dem auch sei, Favre liess sich nicht unterkriegen.

Am 12. August 1849 waren die baulichen und wohl auch die wirtschaftlichen Probleme gemeistert: Die Bahn konnte den durchgehenden Betrieb von Paris bis Tonnerre aufnehmen. Die Aufgaben bei Charenton waren erfüllt. In rund drei Jahren waren 196,2 km zweigleisige Eisenbahn

sowie 30 Bahnhöfe und Stationen gebaut worden, darunter die Pariser Gare de Lyon. Und all das praktisch ohne maschinelle Hilfsmittel. Heerscharen von Arbeitern, unzählige Unternehmen und Lieferanten sowie viele Ingenieure, Planer und Architek-

Hauptbauwerk ist der 4114 m lange zweigleisige Durchstich von Blaisy-Bas. Er quert die Wasserscheide zwischen Seine und Rhone und verbindet 20 km nordwestlich von Dijon Blaisy-Bas mit Mâlain. Die Kulmination liegt am Nordportal auf 405 m ü. M.



*Nordportal des
Tunnels von
Blaisy-Bas.*

ten waren am Werk beteiligt – tausende. Auch wenn sich Favre voll und letztlich auch erfolgreich für dieses Riesenprojekt engagiert hat, sein Anteil daran war doch relativ gering.

Bau der Strecke Monbard–Dijon

Auch die zwei folgenden Jahre wirkte Favre für die «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon». Zwischen Monbard und Dijon arbeitete er unter Ingenieur Bidermann. Der Bahnabschnitt zählt viele Kunstbauten; Brücken, Stütz- und Futtermauern sowie zehn Tunnel mit einer Gesamtlänge von 6494 m. Favre war mit seinem Unternehmen für die Abschlussarbeiten zuständig, die nötig waren, damit der Bahnbetrieb am 22. Juni 1851 beginnen konnte. «J'ai eu l'entreprise des parachèvements», liess er sich wörtlich vernehmen.

Der Bau dieses Tunnels geht auf einen Kampf um die Linienführung der Strecke Paris–Lyon zurück. Die Idee für das letztlich gewählte Trasse kam 1844 vom Hydrauliker und «ingénieur des ponts et des chaussées» Henry Philibert Gaspard Darcy (1803–1858) aus Dijon. Gegenüber dem Alternativvorschlag von Comte Napoléon Daru (1807–1890) verkürzte der Tunnel von Blaisy-Bas die Strecke Paris–Dijon um 55 km. Allerdings wurde die Verbindung Paris–Lyon dadurch etwas länger und rund 10 Millionen Francs teurer. Das direkte Trasse aber hätte 10 km westlich an Dijon vorbei und durch einen 4300 m langen Tunnel unter dem 584 m hohen Mont Afrique hindurch direkt nach Beaune geführt. Dijon wäre dann bloss über eine Zweiglinie erreichbar gewesen. Darcys Idee mit dem Tunnel von Blaisy-Bas machte Dijon zum wichti-

gen Eisenbahnknoten und verdiente deshalb auch aus wirtschaftlicher Sicht den Vorzug.

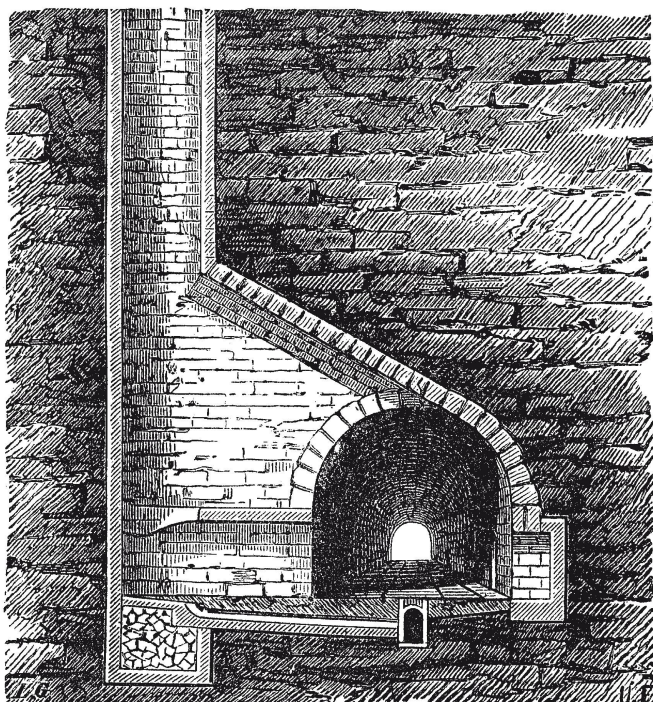
Erste Tunnelkontakte

Vorerst nur zu Sondierzwecken wurden zwischen Blaisy-Bas und Mâlain Schächte abgeteuft. Mit 3 m Durchmesser ermöglichten sie später, Zwischenangriffspunkte im Berg einzurichten. Insgesamt waren es 21 Schächte, die in 14 bis 196,5 m Tiefe das Tunnelniveau erreichten. Damit gelang es, den eigentlichen Tunnelausbruch in 22 Abschnitte aufzuteilen und mit 44 Vortrieben von durchschnittlich weniger als 100 m Länge zu durchorten.

Die Bauarbeiten begannen 1844, noch bevor die Konzession vorlag. Unter Darcys Oberleitung besorgten verschiedene Unternehmer das Abteufen der Schächte. Die eigentliche Arbeit leisteten kleinere Unterakkordanten.

Mit der Konzessionserteilung an die «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon» übernahm dieses Unternehmen am 11. Oktober 1846 den Tunnelbau in eigener Regie.

Nicht weniger als 21 Schächte dieser Art wurden abgeteuft, um den 4114 m langen Durchstich von Blaisy-Bas zu erleichtern.



Favres Engagement in Blaisy-Bas kam 1849 zu einem Zeitpunkt zustande, da die Arbeiten schon weit gediehen waren; am 31. Oktober 1849 fanden sie ihren Abschluss. Darum erstaunt es nicht, dass Favres Name auf der Liste der Schacht-Unternehmer – die meisten sind Italiener – fehlt: Lussiette, Canale, Francio, Carlo Robino, Vola, Bianquetti, Favetto, Marroco, Fontana, Minelono, Gallo, Boretto, Bletino. Am Tunnel von Blaisy-Bas waren zeitweise bis zu 2600 Arbeiter, meist Italiener, beschäftigt. Die Schächte waren wohl alle schon auf Tunnelniveau angelangt, als Favre hinzukam. Ob er Aufträge für Holzeinbauten im eigentlichen Tunnel ausführte? Maxime Vuillaume bezeugt lediglich Favres Engagement, bei dem dieser erste Tunnelbau-Erfahrungen sammeln konnte. Favres Anteil an diesem Bauwerk ist also marginal.

Amor und Mammon

Louis Favre war nicht nur ein Zimmermann und Eisenbahnbauer, er war auch ein Mensch. Der bereits zu ansehnlicher Bekanntheit avancierte «kleine Schweizer» fand Gefallen an Caroline Eugénie Rondeau, der Stieftochter seines früheren Patrons Loison. Der alte Meister gab der Bitte um die Hand der Geliebten statt, und Louis führte seine Braut 1849 auf das Standesamt von Bercy. Mit erst 24 Jahren gründete Favre seinen eigenen Hausstand. Ob eine ansehnliche Mitgift, wie 150 Jahre später behauptet werden wird, und/oder bloss Liebe zu diesem Schritt geführt haben, bleibe dahin gestellt. Weil Amor und Mammon ja nicht a priori Rivalen sind, und weil mehrere unabhängige Zeitzeugnisse die Herzlichkeit des Bräutigams bestätigen, darf in der Heirat durchaus ein Akt mit Herz vermutet und gesehen werden. Dies umso mehr, als nicht andere

Umstände die Zustimmung von Loison erzwungen haben. Die Theorie, die Ehe hätte es Favre erst ermöglicht, seine (zweite) Firma zu gründen, bleibt zudem ohne Beleg.

So oder so: Der Bahnbau südwärts kam zügig voran, bis Favre unter Ingenieur Jacquemin den vorläufigen Endpunkt der Strecke Paris–Lyon bauen und vollenden konnte: den Bahnhof von Lyon-Vaise. Der Eröffnungszug fuhr am 7. Oktober 1854 in diesen Bahnhof ein. Erst zwei Jahre später, am 10. Oktober 1856, waren der 2110 m lange Saint-Irénée-Tunnel und die Strecke Paris–Marseille als damals längste Bahnlinie Europas vollendet. Der ursprüngliche Bahnhof Lyon-Vaise steht nicht mehr. Er wurde am 26. Mai 1944 mit 1466 weiteren Gebäuden der Stadt im amerikanischen Bombenhagel vernichtet. Lyon beklagte allein an diesem Tag 717 Tote und 1129 Verletzte.

Privates Leid

Favres insgesamt sicher erfolgreiche Berufszeit zwischen Paris und Lyon war abgeschlossen, als er am 3. September 1854 in Genf einen neuen Reisepass bezog. Sein Ziel: London. Ob diese Reise mit seinem privaten Schicksalsschlag zusammenhing? Nach bloss viereinhalb Ehejahren war seine Gattin Caroline 1854 an, bei oder kurz nach der Geburt der einzigen Tochter Marie-Augustine gestorben. Hatte Favre in England Hilfe für seine Frau gesucht? Wer nahm sich des frisch geborenen Säuglings an? Eine Amme? Verwandte in Genf? Favre hat sich über diese schwere Zeit kaum geäußert.

Bahnbau im Jura

Favres Wirken fand seine Fortsetzung westlich von Besançon. Am 7. April 1856 sollte die Bahnverbindung Dijon–Belfort eröffnet werden.

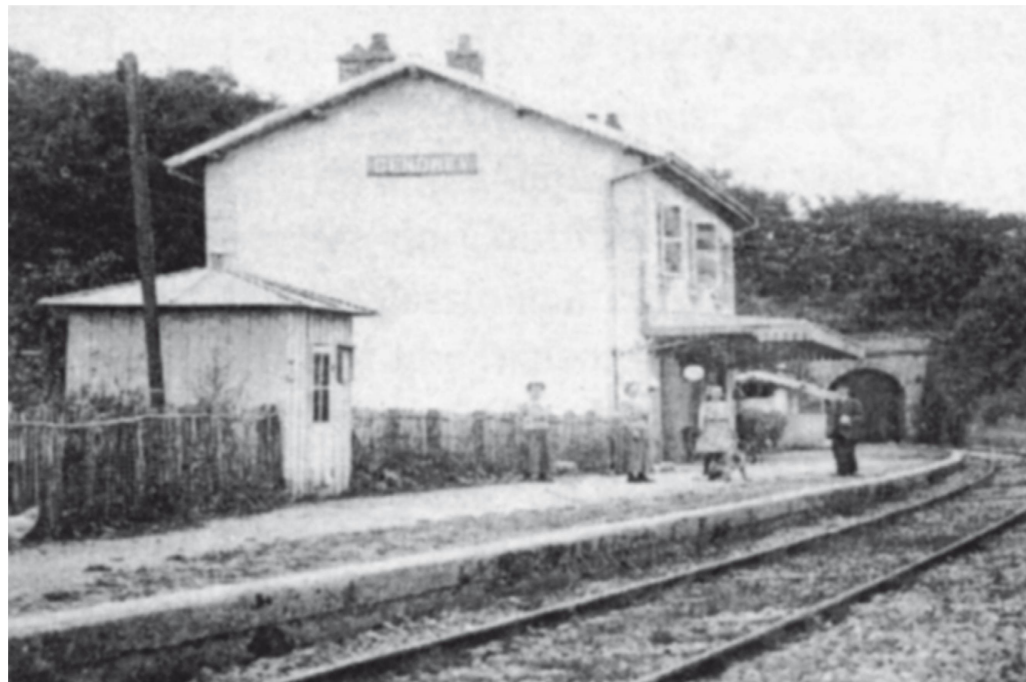
Die Erzgruben von Ougney hatten im Voraus alles Nötige geplant, um in der Zwischenstation La Barre (heute La-barre) zwei Stichlinien anzuschliessen. Die nördliche sollte die Erzgruben mit dem Bahnnetz Europas und mit dem Rhein–Rhone-Kanal verbinden, die südliche den Zugang zu den Hochöfen von Rans und Fraisans ermöglichen. Die Konzession für diese Nebenlinien datiert vom 14. Juli 1855.

Obwohl Favres handschriftliche Zeugnisse von der «ligne d’Aigné» berichten, muss er damit «Ougney» gemeint haben. Der zu «Ougney» phonetisch (beinahe) gleich lautende Name «Aigné» gehört nämlich zu keiner Gemeinde in Frankreich. «La commune d’Aigne» [ohne Akzent geschrieben], liegt in der Nähe von Limoges. Sie kam erst im Laufe der Bauarbeiten von 1875–1881 an eine Bahnlinie zu liegen, hatte jedoch nie einen eigenen Bahnhof. Und Favre war zu dieser Zeit in Frankreich auch nicht mehr aktiv.

Im Auftrag der Erzgruben leitete Ingenieur Ackermann das Vorhaben als Bauherrenvertreter, während Louis Favre als Macher das Bauunternehmen führte. Nördlich von La Barre, rund 2,5 km nach der Verzweigung von der Stammlinie, war ein 140 m langer Tunnel durch die Mergelschichten vorzutreiben. Favre meisterte diese schwierige Bauaufgabe mit Bravour.

Dass der Tunnelbau «dans les marnes» [im Mergel] später verschiedentlich zum Tunnelbau unter der in die Seine mündende «Marne» mutierte, legt ein Sorgfalts- und ein Sprachenproblem offen. Es illustriert – wie das Beispiel mit der Umlautung von «Ougney» zu «Aigné» – trefflich, wo und wie Kommunikation und Verständnis zwischen romanischer und germanischer Welt trennend wirken können. Favre sollte diesen Unterschieden im

Südlich des Haltepunkts von Gendrey durchortet ein Tunnel 140 m Mergel.



Denken, Verhalten und Handeln noch mehrfach begegnen.

Von der Landkarte verschwunden

Die Linie von La Barre nach Ougney wurde im Sommer 1858 eröffnet, und zwar vorerst als private Güterbahn. Dass der «Ministre des travaux publics» die Strecke zuvor nicht abgenommen und für den Betrieb freigegeben hatte, war indigniert bemängelt und – mit entsprechenden Auflagen – nachgeholt worden. Ab 1860 übernahm die «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon» die Anlagen zu Eigentum und den Betrieb in die eigenen Hände. In Gendrey, am Nordportal des erwähnten Tunnels, wurde auf den gleichen Zeitpunkt eine Zwischenstation gebaut. Damit rückte die Linie nachträglich und mit behördlichem Placet zur Strecke des öffentlichen Verkehrs auf. Die südlichen Abschnitte wurden ab 1862 bis Rans befahrbar und ab 1864 bis Fraisans. Dieses Werk Favres ist inzwischen von der Landkarte verschwunden – samt der von einem anderen Unternehmen erbauten und 1866 vollendeten Verlängerung

bis Gray. Der Niedergang begann mit dem Stilllegen der Hochöfen von Rans 1879 und mit der Aufgabe des Erzabbaues nach 1926. Das Aufkommen des Automobils und der Zweite Weltkrieg besorgten den Rest. Der Personenverkehr Ougney–La Barre endete am 20. Mai 1940, der Güterverkehr am 17. Juli 1952. Der südliche Teil wurde vereinzelt noch bis zum 31. Mai 1959 befahren.

Bahnanschluss für die Schweiz

In Favres Heimatkanton hatte es schon Anfang der 1840er Jahre Bestrebungen gegeben, die Stellung der im Kreuz der Verkehrswege – von Marseille und Genua Richtung Rhein einerseits und vom Atlantik nach Osteuropa andererseits – liegenden Stadt Genf zu festigen. Den Genfer Initianten schwebte die Rolle eines Schnitt- und Angelpunkts zwischen den Netzen Savoyens, Frankreichs und der Schweiz vor. Der Gedanke an eine Eisenbahnverbindung Genf–Seysssel gewann mit der Aussicht, dort den Anschluss an die Rhoneschiffahrt und ans Mittelmeer zu finden, immer mehr Sympathie.

Von der damaligen Skepsis gegenüber der Eisenbahn zeugt der Befund einer vom Genfer Staatsrat einberufenen Spezial-Kommission: «... der Bahnanschluss ist aus moralischer Sicht kaum wünschbar, aus wirtschaftlicher Sicht aber zwingend», hiess es dort. Mit Hilfe der Genfer Banken und einflussreicher Kreise in Lyon wurde das Projekt allmählich konkret. Der Genfer Kantonsingenieur Guillaume-Henri Dufour (1787–1875) unternahm eigens eine Studienreise ins Elsass und ins Grossherzogtum Baden, um sich selber ein Bild von der Eisenbahn zu machen. Aus Strassburg schrieb der spätere General im Sonderbundskrieg seiner Gattin am 24. September 1845 erstaunt, dass das «höllische Monstrum» [monstre infernal] mit 24 Wagen sechs «Lieues» in der Stunde zurücklegen könne [das sind sechs Wegstunden zu 4,8 km, also rund 29 km/h].

Anschluss an die neue Zeit

Am 6. August 1853 wurde die «Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève» gegründet. Unter dem inzwischen bei dieser Gesellschaft zum Direktor gewählten Ingenieur Jacquemin arbeitete Favre am Streckenbau mit, der seiner Heimat den Anschluss an die neue Zeit bringen sollte. Bei Bellegarde, nach der grossen Brücke über die Valserine, unterquert die Bahn Richtung Schweiz den Crêt d'Eau. In dreieinhalb Jahren baute Buddicom & Cie, ein englisches Unternehmen, diesen ursprünglich 3900 m langen Durchstich. Favre fiel danach der zweite Teil der Aufgabe zu: den in ausserordentlich schlechtem Gestein liegenden, heute meist Crédo, aber auch Crêt d'Eau genannten Tunnel (im Tagbau) auf 4008 m zu verlängern.

Die Linie Seyssel–Genf wurde am 18. März 1858 als dritte internationale

Bahnlinie von und nach der Schweiz eröffnet. Die erste Bahnverbindung aus dem Ausland hatte 1844 Basel erreicht, und zwar linksrheinisch, aus Strassburg kommend. Elf Jahre später fuhr die Grossherzoglich Badische Eisenbahn rechtsrheinisch in Basel ein.

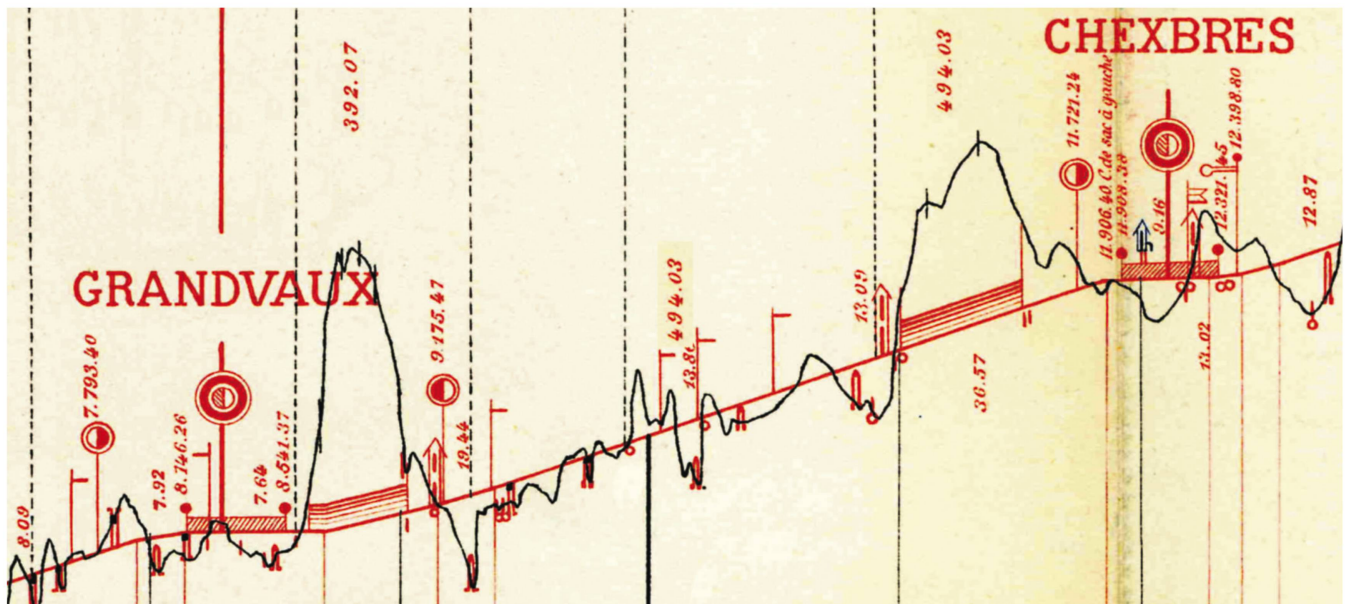
Teuerster Tunnel der Welt

Kaum war der Bahnbetrieb über die Grenze bei Genf aufgenommen, erhielt Favre den Zusatzauftrag, den Crédo-Tunnel auf seiner ganzen Länge auszumauern. Während also Favres Belegschaften im Tunnel Steine und Mörtel heranschafften und verbauten, erzwangen die Züge acht bis zehn Mal im Tag einen Unterbruch der Arbeit. Was heute bei deutlich höheren Zugzahlen gang und gäbe ist, mag damals ein Novum gewesen sein. Und Favre hat es gepackt. Leider ist nicht überliefert, wie er den Schutz der Arbeiter organisiert hatte.

Der Crédo-Tunnel durchortet derart schlechte und stark rutschgefährdete Molasseschichten, dass es auch nach dem Ausbau immer wieder zu Einbrüchen gekommen ist, die zeitweise auch Streckenunterbrüche verursacht haben.

Westportal des Crédo-Tunnels bei Bellegarde.





Längenprofil mit den Tunnels von Grandvaux und Cornallaz. Die Geländelinie zeigt, dass das Ausbruchmaterial des Cornallaz-Tunnels (talwärts) für Dammschüttungen gebraucht wurde. Der Ausbruch des Grandvaux-Tunnels ebnete das Areal der Station.

Favre und andere am Bahnbau von Seyssel nach Genève Beteiligte sprachen damals, mit Blick auf den Crédo, gerne vom längsten Tunnel der Welt. Dies, obwohl sie gewusst haben müssen, dass dieses Prädikat längst anderweitig belegt war. Rekord-Nähe erreichten hingegen die Kosten: Mit knapp 1000 Franken je Laufmeter war wahrscheinlich die Weltspitze erreicht. Bei der Länge hingegen reichte es nicht einmal zu nationalem Rekord, denn diesen hatte der Nerthe-Tunnel bei Marseille schon 1848 auf 4634 m gesetzt.

Begegnung mit dem Freund aus Paris

Es muss in jenen Tagen gewesen sein, dass Stanislas Renaud per Bahn nach Genf unterwegs war. Der Zug hatte eben im Bahnhof von Bellegarde angehalten, als sich Renaud eine Zigarre anzünden wollte und dazu kein Streichholz finden konnte. «... j'ouvrit le vasistas» (vom Deutschen «Was ist das?»), erzählte er später, um einen Herrn auf dem Perron um Feuer zu bitten. Als der Angesprochene sich gegen den Zug wandte, erkannte er dessen Gesicht: «Das ist ja Favre!» Der einfache Jugendfreund und Zimmer-

mannsgeselle Louis hatte sich zum gut gekleideten und gepflegten Herrn und «Entrepreneur» gewandelt.

Das freudige Wiedersehen war nur kurz, denn der Zug setzte seine Fahrt fort. Favres Wunsch, man wolle sich doch abends in einem Genfer Hotel treffen, blieb unerfüllt, weil dem Zigarrenraucher Renaud schon vor seiner Ankunft in Genf der Name des Gasthauses entfallen war.

Die Bahn strebt ostwärts

In der Schweiz waren zu jener Zeit schon etliche Bahnstrecken in Betrieb. Noch waren es aber sieben von einander unabhängige Linien oder Netze. An deren Zusammenschluss wurde aber emsig geplant und gebaut, so dass sich langsam ein nationales Netz zu formieren begann. Ein Projekt betraf die Verbindung von Genf und Lausanne mit Bern.

Schon 1852 hatten sich die Kantone Genf, Waadt, Freiburg und Bern geeinigt, die Linie über Morges–Lausanne–Yverdon–Payerne–Murten und Laupen zu führen. Während die Waadt der «Compagnie de l'Ouest Suisse» die auf ihrem Gebiet nötige Konzession erteilte, änderte der Kanton Freiburg aber seine Politik: Neu

beharrte er darauf, dass seine Hauptstadt angeschlossen werden müsse. Die Strecke sollte von Lausanne via Oron nach Freiburg und von hier weiter führen. Dieses Trasse war zwar 26 km kürzer, erforderte jedoch deutlich mehr Kunstbauten. Am 24. Mai 1856 erteilte der Kanton Freiburg dazu die Konzession. Konzessionär für diese direkte Linienführung über Oron wurde aber nicht die Ouest Suisse, sondern die «Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève». Damit war «Feuer im Dach». Die Waadt sah ihre Interessen tangiert, und der Streit mit Freiburg eskalierte derart, dass letztlich die Bundesversammlung schlichten musste. Sie entschied am 23. September 1856 zugunsten Freiburgs, worauf sich die Waadtländer – nolens volens – am 4. August 1857 zum Einlenken gezwungen sahen. Den Bahnbau selbst übernahm die «Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix», kurz LFB, an der die «Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève» stark beteiligt war. Der Name der Gesellschaft erklärt auch gleich ihr Programm. Und das war zuvor schon im März 1856 so in Paris abgemacht worden von den Herren Rivet, Administrateur LFB, Christian Kohler (1804–1875), Bankier in Genf und Financier der Bahn Lyon–Genf, sowie den Freiburger Staatsräten Frédéric Biemann (1801–1865) und Julien de Schaller (1807–1871), der damals auch Ständerat war und später Direktor der LFB wurde.

Erster Inland-Auftrag

Ob es diese starke Bindung zu Frankreich und zur Bahn Lyon–Genf war, die Favre den Auftrag für den Tunnelbau auf Waadtländer Boden einbrachte? Zwischen Palézieux und Lausanne wurde der Genfer also

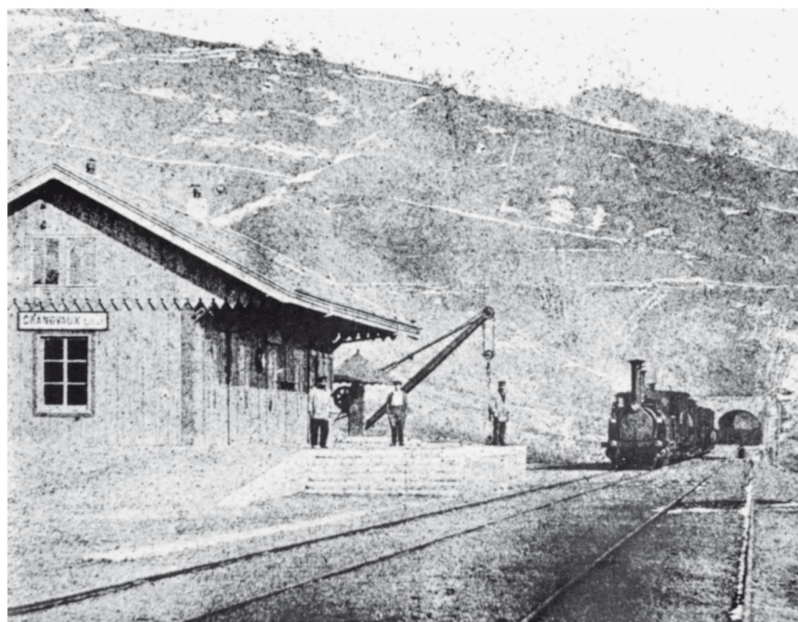
erstmals im eigenen Land aktiv. Dabei durfte er zwei Tunnel bohren, jenen von Grandvaux (392 m) und jenen von Cornallaz (494 m).

Den zweiten dieser Tunnels kennen die Deutschschweizer besonders gut: Es ist jener, der den Reisenden auf der Fahrt nach Lausanne den Blick freigibt auf die Rebberge des Lavaux, auf den Genfer See sowie auf die Savoyer und Walliser Alpen. Einige Quellen behaupten, Favres Unternehmung habe an dieser Linie noch weitere Arbeiten ausgeführt, etwa die beiden Kurztunnels von Perraudettaz (Länge 38 m, abgetragen 1997) und Châtelard (48 m, abgetragen 1994). Sicher ist: Die Strecke wurde am 4. September 1862 dem Betrieb übergeben.

Wieder im Jura

Schon 1852 hatte der Neuenburger Staatsrat ein Komitee initiiert mit dem Ziel, Baden, den damaligen Endpunkt der Bahnlinie Zürich–Neuenburg–Les Verrières mit der Strecke Dôle–Les Salins zu verbinden. Es dauerte aber Jahre, bis ein taugliches Trasse gefunden war. Am 23. Mai 1856 gründeten Neuenburger Kreise mit der «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon» die «Compagnie du chemin

Grandvaux. Einfahrt eines Zuges aus Palézieux. Im Hintergrund das Westportal des 392 m langen Tunnels gleichen Namens.





Das Genfer «Hotel de la Paix», ab 1863 von Louis Favre erbaut. Aufnahme von 2007.

de fer Franco-Suisse». Chefingenieur Adrien Ruelle aus Veynes (1815–1887) leitete die Planung. Der französische Teilabschnitt beginnt in Mouchard und führt über Andelot Boujailles und Frasne nach Pontarlier. Er misst 72,55 km und zählt elf Tunnels mit total 2067 m Länge, darunter den Souterrain de Vieux Mont de Mesnay (539 m). Die «Franco-Suisse» beteiligte Favres Unternehmen am Bau der französischen Teilstrecke bis an die Schweizer Grenze. Ob auch hier die guten Erfahrungen der Paris-Lyon-Bahn gewirkt haben? Welcher Anteil am Gesamtwerk hier Favre zukommt, ist unklar. Es ist aber wenig wahrscheinlich, dass er für die gesamte Strecke zuständig war. Der Eröffnungszug fuhr am 6. November 1862 in drei Stunden von Mouchard nach Pontarlier und traf nach weiteren zweieinhalb Stunden in Neuenburg ein.

Auftraggeber PLM

Am 19. Juli 1857 verschmolzen die «Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon», die «Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée» und die «Compagnie du chemin de fer du Grand Central» zur «Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et

à la Méditerranée», kurz PLM. Was von langer Hand vorbereitet worden war und bereits auf vertraglicher Grundlage gelebt wurde, wurde damit auch juristisch Tatsache. Favres bisherige Auftraggeber waren nun auch organisatorisch vereinigt – bis auf die Franco-Suisse, an welcher die PLM lediglich den französischen Kapitalanteil hielt, und auf die Bahn Lyon-Genève, für welche die PLM vorerst nur den Betrieb besorgte, bis sie auch dieses Unternehmen am 16. Juli 1863 ins Eigentum übernehmen konnte. Die PLM war Frankreichs grösste und bedeutendste Bahngesellschaft, ehe sie 1938 als wichtigster Partner in der «Société nationale des chemins de fer français», kurz SNCF, aufging.

Genfer Geschäfte

Neben dem Bahngeschäft besass und betrieb die PLM schon früh eigene Hotels. Als es 1863 darum ging, ein solches Hotel in Genf zu errichten, lag eine Zusammenarbeit mit dem Genfer Bauunternehmer Favre wohl auf der Hand. Die Arbeiten für das Genfer Hotelprojekt oblagen Baron Henri du Bord, einem an der PLM beteiligten Ingenieur, von dem Favre – wohl als Gegengeschäft – zwei Steinbrüche übernommen hatte: Zunächst, wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Ausmauern des Crédo-Tunnels, den 18 km südlich von Bellegarde gelegenen «Carrières de Seyssel», und später, 1863, jenen von Saint-Paul-Trois-Châteaux, 45 km nördlich von Avignon.

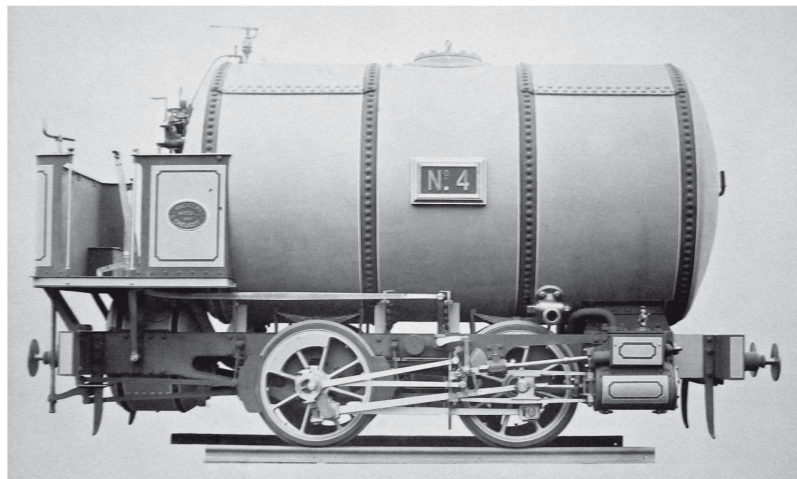
Ob Favres Unternehmung selber am Hotel gebaut hat oder ob Favre hier die Rolle des Generalunternehmers spielte, ist offen. Die Tatsache, dass er engagiert wurde, belegt aber, dass sich in den jahrelangen Kontakten ein Vertrauensverhältnis gebildet hatte, das selbst für Aufgaben «hors du commun» tragfähig war. Es

zeigt auch, welchen Weg der kleine Zimmermann aus Chêne-Bourg in der zweiten Hälfte seiner bis dato 38 Lebensjahre zurückgelegt hatte.

Erfolge und Misserfolge

Das von Anfang an im obersten Segment positionierte Grandhotel war das erste Haus der Schweiz mit dem Namen «De la Paix». Es wurde 1865 unter dem «maitre d'hôtel» Jules Kohler eröffnet und galt bald einmal als «hochberühmtes, komfortabelstes, vornehmes und stark besuchtes Hotel mit vorzüglichster Leitung». Das Haus wurde 1904 durch Erwerb und 1908 durch Einbezug des Nachbargebäudes vergrössert und auch mehrfach restauriert. Bis heute zählt es zu den Top-Adressen unter den Genfer Fünfsternhäusern.

Ein anderes Engagement Favres in Genf kam nicht zustande. Im April 1867 publizierte das Journal de Genève ein Projekt der 1853 gegründeten Société Immobilière Genevoise [CIG], das zwei Parallelstrassen nahe der Place du Molard in der Genfer Unterstadt, die Rue du Rhone und die Rue Basses [heute Rue du Marché], mit zwei Durchbrüchen verbinden wollte. So wären die dortigen Liegenschaften feiner erschlossen worden. Zur Übernahme dieses Grossprojekts bereiteten fünf Parteien die Gründung einer Spezialgesellschaft mit 5 Millionen Franken Kapital vor: Laurent Karcher (Kaufmann), Charles Rigaud (Rentner), Louis Favre (Ingenieur [sic!]), Thomas Fleury (Bankier) und André Bourdillon (Architekt). Karcher und Fleury waren Aktionäre der CIG, Rigaud vermutlich auch. André Bourdillon (1835–1908) dagegen engagierte sich als Planer. Warum das Projekt letztlich im Sand verlief, ist nicht klar. Die stadtplanerischen Idee von damals erfüllt heute die Galerie Jean Malbuisson.



Mit Druckluft betriebene Meterspur-Lokomotive. 1874 bei Schneider in Le Creusot für Favre gebaut für den Gotthardtunnel.

Diese «Altstadt-Connection» illustriert Louis Favres Verbundenheit mit seiner Heimat. Immer wieder besuchte er Chêne-Bourg und Genf. Seine Freunde, die ihn den «Coinron» (jemand, der Ecken abrunden oder Dinge herrichten kann) nannten, traf er jeweils im Café de la «mère Cupesse», an der Terrassière. Und in diesen Kreisen wurde Favre eben als «Ingénieur», nicht bloss als «Entrepreneur» gesehen.

Der Creusot-Tunnel

Zeitlich teilweise parallel zum Genfer Hotelbau von 1863 bis 1865 war Favre wiederum in Frankreich aktiv. Sein «Hauptkunde», die PLM, beauftragte ihn, unter der Leitung der Ingenieure Ruelle und César Labouré,

Der längste, von Louis Favre bis 1872 aufgefahrene Tunnel war jener von Le Creusot, 934 m lang und doppelspurig.



für die zweigleisige Strecke Chagny–Nevers verschiedene Kunstbauten auszuführen. Hauptobjekt im 31 km langen Abschnitt von Le Creusot (Saône et Loire) bis an die Grenze zum Département Nièvre, zwischen St-Didier-sur-Arroux und Millay, ist der Creusot-Tunnel. Er liegt unmittelbar nördlich des Bahnhofs von Le Creusot und führt 934 m weit durch Granit, Porphyr (Rhyolith) und Quarz. Um den Mineuren die Arbeit vor Ort zu erleichtern, liess Favre an beiden Portalen Frischluftgebläse einrichten.

Montchanin–Le Creusot als reine Güterbahn für den Eigenbedarf selber zu betreiben, was die PLM auch zuließ. Die Strecke Le Creusot–Millay–Cercy-la-Tour, und damit der durchgehende Personen- und Güterverkehr, konnte ein Jahr später, am 16. September 1867, eröffnet werden.

Kontakte mit Schneider & Cie

Das Unternehmen «Schneider et Cie» hat Tradition. Es geht auf die 1782 von Louis XVI. begründete Fonderie Royale zurück. Ab 1785 führte

Vor der Einfahrt in den Tunnel stellt sich in Airolo ein leerer Rollbahnzug für Ausbruchmaterial dem Photographen. Lokomotive, von Schneider, Le Creusot, mit vorgestelltem rollendem Druckluftreservoir.



Die Mineure kamen gut voran. So rühmte sich Favre später, diesen Durchstich, den er verbal grosszügig auf einen Kilometer «verlängerte», in zwei statt in drei Jahren vollendet zu haben. Zunächst diente der Tunnel nur Bautransporten. Dies, weil im Herbst 1866 Hochwasser das Trasse der offenen Bahn beschädigt hatten, was grössere Rekonstruktionen nötig machte.

Diese Verzögerung veranlasste die Erzmine, Giesserei und Maschinenfabrik Schneider & Cie, den Abschnitt

eine Werkeisenbahn mit Pferdezug von der nahe gelegenen Kohlengrube zum Hochofen. James Watt soll hier 1789 eine erste Dampflokomotive getestet haben, bevor ihn Maximilien Robespierre als vermeintlichen Agenten Englands des Landes verwies. Seit 1829 werden in Le Creusot Lokomotiven gebaut. Am 31. Dezember 1836 übernahmen Adolphe (1802–1845) und Eugène Schneider (1803–1875) die Werke als Aktionäre. Louis Favre war lange Jahre Kunde von Schneider. Erstmals hat er 1859 eine Dampf-

lokomotive gekauft. Sie war normal-spurig und mit drei Triebachsen recht kräftig. Ob sie zwischen Lausanne und Freiburg zum Einsatz kam? 1867 bezog er nochmals eine solche Lokomotive, dazu eine weitere, nur zweiachsige Meterspur-Maschine. Nach Übernahme des Gotthardtunnel-Auftrags bestellte das Unternehmen Favre 1873 bei Schneider zwei zweiachsige Meterspur-Lokomotiven. Und in drei weiteren Losen bezog Favre 1874, 1876 und 1879 nochmals je zwei ähnliche Maschinen, die jedoch für den Betrieb mit Druckluft gebaut wurden.

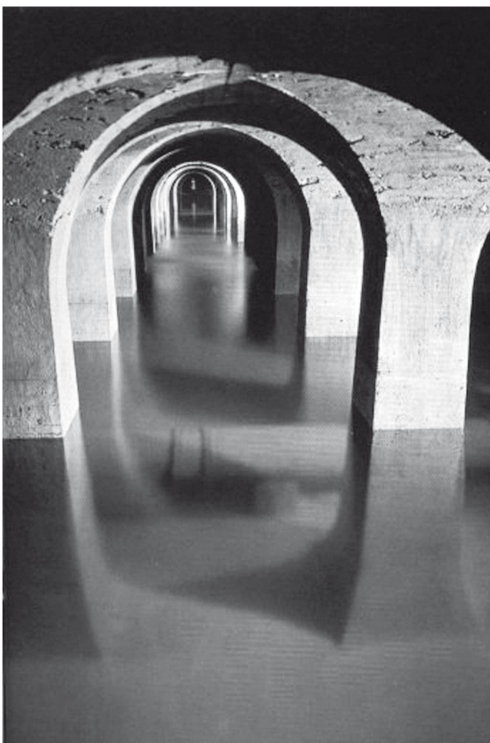
Paris, «tu verras»

War Favres Aufgabe in Le Creusot schon 1865 vollendet, wie er behauptet hat? Sicher war sie das ein Jahr vor der Eröffnung der Linie, denn Mitte September 1866 reiste er nach Paris. Dies unter anderem auch in der Absicht, seinen Freund Stanislas Renaud zu treffen, der sich offenbar bei Favre schriftlich nach Arbeit erkundigt hatte. Nur: Es gab damals in Genf keine Arbeit für Zimmerleute. «Hätte ich das doch gewusst», klagt Favre per

Post voraus: Eben habe er in Paris, an der rue Olivier 5, ein grosses Haus gebaut. Ja, es gehe ihm gut, geschäftlich, «physisch» habe seine Ehe nur vier Jahre gedauert. Geblieben sei ihm eine 12jährige Tochter. Er wolle Witwer bleiben, sei alt geworden – und ganz grau, aber vom Charakter her sei er noch jung: «Enfin, tu verras.» Ob Favre damit sein Kommen «in Begleitung» angekündigt hat? Zu dritt? Es muss in jenen Jahren gewesen sein, dass er in Marie-Louise Cellérier eine Gefährtin «fürs Leben» gefunden hatte. Dank ihr ist er auch zum zweiten Mal Vater geworden. Ein Sohn! Aus dieser galanten Affäre hat Favre nie ein Geheimnis gemacht. Doch geschrieben hat er darüber wohl nie. Die Recherchen nach konkreten Spuren dieser Liaison und nach einer möglichen Nachkommenschaft Favres verliefen leider bisher erfolglos.

Wasser und Krieg

War bei Le Creusot ein Zuviel an Wasser hinderlich gewesen, gab es in Paris zuwenig davon: Die Stadt an der Seine (damals auch Departement



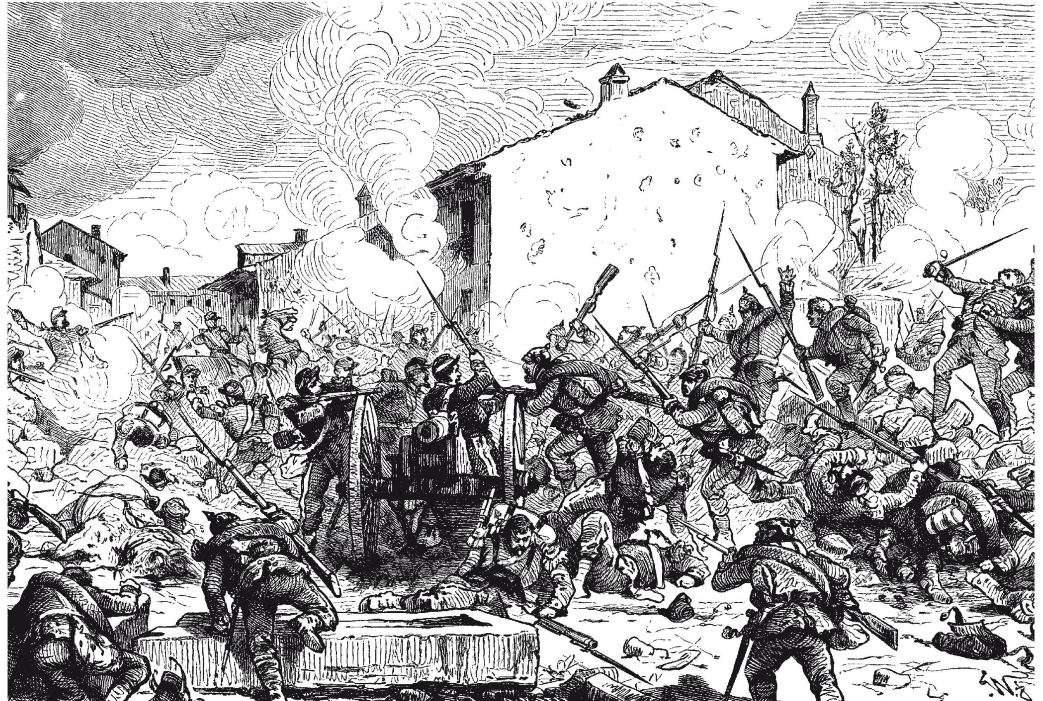
*Bild links:
Für die Umleitung der
Vanne entstanden
ab 1867 umfangreiche
Wasserbauten. Hier
ein Reservoir.*

*Bild rechts:
Die rund 175 km
lange Umleitung der
Vanne nach Paris
zählt viele Viadukte,
Tunnels und Düker.*

Seine, heute Île de France) düsterte nach einer besseren Trinkwasserversorgung. Im Auftrag des Präfekten Georges-Eugène Baron Haussmann (1809–1891) hatte der Hydrologe Eugène Belgrand (1810–1878) unter an-

Vanne lag wohl nicht zuletzt in der im Juli 1869 eskalierten diplomatischen Krise: In Spanien hatte der Bourbonenkönig das Feld räumen müssen, und man suchte einen Nachfolger für ihn. In der geplanten Kandidatur eines

Schlachtgemetzel im Deutsch-Französischen Krieg. Hier Eroberung von Saint-Privé, zirka 140 km südlich von Paris. Die PLM-Werkstätten in Paris produzierten dazu Kanonen. Verständlich, dass der Bahnbau in dieser Zeit ruhte.



derem den Plan entwickelt, das Wasser der Vanne nach Paris umzuleiten. Dieser Fluss entspringt im Departement Aube und mündet bei Sens in die Yvonne. Das Projekt war auf 25 Millionen Francs veranschlagt und kostete letztlich deren 40. Die Wasserleitung erstreckt sich über rund 175 km. Die Länge aller Aquädukte erreicht fast 15 km, jene der Leitungsstollen 17 km. Zahllose Siphons und Düker ergänzen die Leitung, deren Gefälle 0,101 Promille beträgt. Die Arbeiten wurden am 25. September 1867 in neun Losen vergeben. An welchem Los auch immer Favre mitwirkte, hier betrat er ein neues Gebiet: den Wasserbau. Das gesamte Werk wurde erst 1875 fertiggestellt, und seit 1879 wurde es immer wieder verbessert.

Der Grund für den verzögerten Bauabschluss beim Umleiten der

Hohenzollern keimte die Eskalation, da Frankreich von Preussen eine Verzichtgarantie gefordert hatte. Eine von Bismarck – je nach Sicht – «nachredigierte» oder «verstümmelte» Depesche aus Bad Ems vom 13. Juli wurde zum Auslöser für das seit langem Erwartete und auch in beiden Lagern Vorbereitete. Postwendend, am 17. Juli, erklärte Frankreich Preussen den Krieg. Dass die Mobilmachung, das Ende des Kaiserreiches sowie die Belagerung und Beschiessung von Paris die Bautätigkeit lähmten, versteht sich von selbst. Die Frankreich im Frieden von Frankfurt auferlegte Reparationszahlung von 5 Milliarden Francs, zahlbar innert dreier Jahre, dämpfte den Zukunftsglauben in der eben ausgerufenen Dritten Republik nachhaltig. Damit verlor Favre seine «Hauptkunden» auf unabsehbare Zeit.



Favres Landsitz von Plongeon. Aufnahme von der Südostseite, 2007.

Plongeon: ein Besitz vom Feinsten

Favre zog sich nach Genf zurück. Dort hatte er schon 1865 am Quai des Eaux-Vives 166 (heute Quai Gustave Ador 82) die Villa Plongeon erworben. Der Name dieses Anwesens geht auf Aimé Plongeon, den Bauherrn von 1565 zurück. Heute wird das Gut «Parc des Eaux-Vives» genannt. Favre übernahm diesen Besitz, dessen Pracht selbst Könige hätte beeindruckt können, wohl hauptsächlich im Sinne einer Geldanlage und Altersvorsorge. Er hatte es zu «etwas» gebracht: Drei grosse Liegenschaften samt Grundbesitz in Paris (Rue de Châteaudun 17, je eine Parzelle an der Avenue Kléber und an der Place du Trône waren dazugekommen), zwei Steinbrüche in Frankreich und nun dieser Landsitz in Genf. Daneben

reichten die Mittel für ein angenehmes Leben mit Mätresse, Sohn und Personal: Cuisinière, Valet de chambre und Gärtner. Ob das folgende Zitat aus jenen Tagen stammt?

«J'ai travaillé toute ma vie pour atteindre quelque renom et quelque richesse, et je m'aperçois, que la richesse et la renommée ne valent pas la peine de vivre et de travailler. Il n'y a qu'une seule chose qui reste, c'est l'ambition de faire jouir de ses richesses ses amis et ceux qui sont moins fortunés et moins heureux que vous.» (Meiner Lebtag habe ich dafür gearbeitet, zu Namen und Reichtum zu kommen, und ich merke, dass es sich dafür zu arbeiten und zu leben nicht lohnt. Es bleibt einzig der Anspruch, seinen Reichtum mit seinen Freunden und jenen zu teilen, die weniger begünstigt und weniger glücklich sind.)